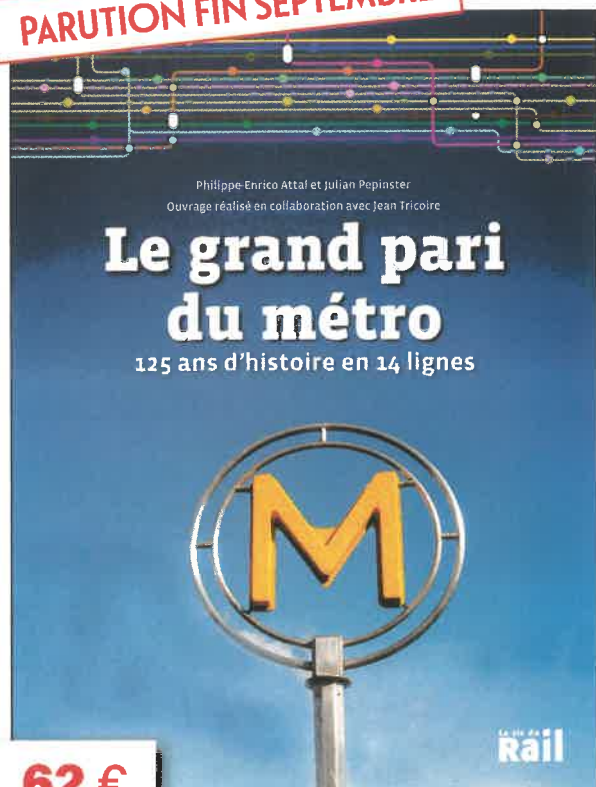


La boutique de La Vie du Rail

RÉSERVEZ VOTRE EXEMPLAIRE
DÈS MAINTENANT

PARUTION FIN SEPTEMBRE



62 €

Le grand pari du métro 125 ans d'histoire en 14 lignes

Cette étude considérable publiée à l'occasion des 125 ans du métro est menée en deux temps : l'histoire du réseau avec une analyse thématique de ses différents composants; puis l'histoire propre à chaque ligne et la description de leur aspect actuel. Ce livre est d'une densité exceptionnelle avec plus de 600 illustrations, dont une majorité en couleurs.

Titre I : L'Histoire du réseau

- La genèse du métro (avant 1898)
- Les travaux sont lancés (1898 - 1900)
- Mise en service et exploitation du métro (1900 - 1903)
- La catastrophe de Couronnes et ses conséquences (1903 - 1910)
- Nord-Sud (1910 - 1930)
- Première Guerre mondiale et ses conséquences (1914 - 1918)
- Le métro en banlieue (1928 - 1939)
- La Seconde guerre mondiale et ses conséquences (1939 - 1949)
- Construction de la RATP, nouveau départ, nouvelles modernités (1949 - 1973)
- A la conquête de la banlieue et des voyageurs (1973 - 1997)
- Le métro ouvre une nouvelle voie (1988 - 2024)
- Le métro du Grand Paris et ses 4 nouvelles lignes (2024 - 2031 et au-delà ?)

Titre II : Le métro en 14 lignes

Études des 14 lignes

Titre III : Le métro du quotidien

- Les stations
- Le design des stations
- La signalétique
- La billettique
- La sécurité
- Les stations culturelles

Titre IV : Étude technique

- Le matériel roulant
- L'exploitation
- Les ouvrages et infrastructures
- Les équipements et trains de travaux

416 p. - 240 x 320 mm

Ref.: 110 393

Bon de commande en page 33 ou commandez par téléphone au
01 49 70 12 16 ou bien en ligne sur www.boutiquedelaviedurail.com



© M.-H. P.

Une semaine entre les rails

- p. 4 - **Sud.** 78 millions pour moderniser la ligne Nice-Breil-sur-Roya
- p. 5 - **Lyon-Turin.** Bruxelles octroie de nouveaux financements

En couverture

- p. 6 - **Paris 2024.** La nouvelle épreuve des Jeux paralympiques

Actualités

- p. 8 - **Sabotages.** La remarquable mobilisation des cheminots pour relancer la circulation des TGV
- p. 9 - **Usagers.** Une association dénonce la réservation obligatoire dans les TER
- p. 10 - **Résultats.** La SNCF tire toujours profit de l'attrait des voyageurs pour le train.
- p. 11 - **Innovation.** Gares & Connexions teste un avatar pour orienter les voyageurs en gare du Nord
- p. 12 - **Équipementiers et services.** RAILwAI exploite la richesse des données ferroviaires

Le journal du cheminot

- p. 14 - **A Rezé,** une gare changée en librairie, paradis des lecteurs
- p. 18 - **Spécial JEP.** Rendez-vous à Laroche-Migennes au PK 154,874
- p. 19 - Quand le musée **HistoRail** accueille l'**AFAC Midi-Pyrénées**
- p. 20 - **JO Paris 2024.** La cheminote Sarah-Léonie Cysique, double médaillée en judo

cpr & vous

- p. 21 - **Les Ateliers Vitalité pour découvrir les clés d'une bonne santé**

Culture Rail

Photo

- p. 22 - **Expo.** Bayeux, première ville libérée de France

Cinéma

- p. 27 - **Journées du patrimoine.** Le Train, le film culte de Frankenheimer
- p. 28 - La sélection de livres de la **BCPC**
- p. 30 - **Agenda** - p. 32 - **Petites annonces** - p. 34 - **Jeux**



© M.-H. P.

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

(de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h du lundi au vendredi)
 29, rue de Clichy, 75009 Paris
 E-mail : abonnement@laviedurail.com
 Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 71

BOUTIQUE : 01 49 70 12 16

NOUVEAUX HORAIRES

Ouvert du mardi au vendredi de 14h à 18h.
 29, rue de Clichy, 75009 Paris
 E-mail : laboutique@laviedurail.com
 Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de votre numéro d'abonné
 indiqué sur le film plastique
 emballant votre magazine.

Photos de couverture: © M.-H. P. / © SNCF Réseau / © M.-H. P. / © DR / © Samuel Dejizant



© DR

Nomination.
Géraldine Adam
prend la direction
du nouveau
département
Emploi de l'UTP

Pour construire et diriger son nouvel appareil de formation destiné à aider les entreprises de transport à « lutter contre les tensions de recrutement », l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) en confie les commandes à son ex-directrice adjointe des Affaires sociales, Géraldine Adam.

« Cette nomination poursuit la dynamique impulsée autour des enjeux emploi formation, dont le projet Transformeurs récemment lauréat de l'appel à manifestation

« Compétences d'avenir de France 2030 marque une étape clé », décrit la fédération professionnelle dans un communiqué. Avec, à la clé douze millions d'euros. Diplômée de l'Université Paris Evry et du Celsa, Géraldine Adam a travaillé dans la branche sanitaire, sociale médicosociale à but non lucratif, dirigé la formation professionnelle de l'Union des Caisses nationales de sécurité sociale avant de rejoindre intégré l'UTP en octobre 2022 au poste de directrice adjointe du département des Affaires sociales et de la Sécurité.

Sud. 78 millions pour moderniser la ligne Nice-Breil-sur-Roya

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé de rénover la ligne ferroviaire Nice-Breil-sur-Roya. Ces travaux vont entraîner la fermeture de la liaison du 2 septembre au 14 décembre 2025.

Ils doivent notamment permettre « d'assurer la pérennité et la sécurité de la ligne en consolidant les nombreux ouvrages d'art et en améliorant la stabilité des voies ». Et « d'améliorer sensiblement l'offre de train avec, dès la fin des travaux, un TER par heure, et par sens, entre Drap et Breil et deux TER par heure, et par sens, entre Nice



© DR

et Drap, soit une augmentation de l'offre de 46 % », indique la région. Des cars seront mis en place et un maintien des TER entre Nice et Drap sera assuré (hors fermeture complète de trois semaines au début et à la fin des travaux). L'investissement, de 78,1 millions d'euros (auxquels se rajoutent environ 8

millions d'€ pour les transports de substitution) est pris en charge par la région à hauteur de 56,5 millions d'€, aux côtés de l'Etat, de SNCF Réseau, de la Métropole Nice Côte d'Azur, de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et de la Communauté de Communes du Pays des Paillons.

Geodis. Une nouvelle ligne de fret lancée entre la Pologne et l'Espagne

Geodis a lancé le 11 juin, une nouvelle ligne directe de transport multimodal entre Lodz en Pologne et Barcelone en Espagne. Cette nouvelle liaison permet de transporter jusqu'à 44 conteneurs et/ou caisses mobiles de 26 tonnes chacun, soit un total de 1144 tonnes en trois jours. Les départs sont prévus tous les mardis de Lodz, et les retours depuis Barcelone le vendredi. La filiale de la SNCF prévoit d'augmenter la fréquence avec deux trains par semaine. Le trajet ferroviaire « permet de réduire jusqu'à 79 % les émissions de CO2e. La consommation d'énergie est également inférieure d'environ 57 % ». Le groupe français de logistique exploite environ 120 trains par semaine à travers l'Europe.

Fret. Europorte et Kerlink vont suivre les marchandises par satellites

Suivre les marchandises quasiment en temps réel, c'est l'objectif de Track value, une solution de traçage de fret développée conjointement, en consortium, par Europorte, filiale de Getlink, et Kerlink, fournisseur de solutions dédiées à l'Internet des Objets (IoT).

Pour sécuriser les marchandises dans tous les domaines du transport (routier, ferroviaire, aérien et maritime), Track value détecte les ruptures de flux ainsi que les dé-



© Kerlink

faillances des équipements ou des infrastructures, et envoi des alertes en cas de dysfonctionnements. Le logiciel permet aussi d'anticiper les opérations de maintenance. L'originalité de Track value est surtout de faire appel aux communications satellitaires

pour collecter les informations issues des capteurs. Jusqu'alors, les données de l'IoT, transitaient principalement par des liaisons terrestres (LoRa, wifi, 4G, 5G). Pour cela, Kerlink s'appuie sur l'entreprise française Kinéis qui a commencé à mettre en service, fin juin, une constellation de 25 nanosatellites. Cette première application industrielle dans le fret et la logistique devait être commercialisée au troisième trimestre 2024.

Lyon-Turin. Bruxelles octroie de nouveaux financements

C'est la fin de six mois d'attente: le 17 juillet, la Commission européenne a annoncé attribuer 64,60 M€, au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, pour contribuer au financement des études d'Avant-Projet Détaillé de la section française de la liaison Lyon-Turin.

Fin janvier, l'Etat et les collectivités locales avaient en effet déposé un dossier de demande de subvention dans ce but. Le coût des études APD s'élève à 170 M€ pour les voies d'accès françaises du Lyon-Turin (hors Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise). Le plan de financement de la part



française, bouclé en début d'année, prévoit une enveloppe de 59,10 M€ de l'Etat et de 40,25 M€ des collectivités locales.

Vincent de Rivaz, président du Comité pour la Transalpine, s'est félicité du oui de Bruxelles: «Après dix ans d'attente depuis la Déclara-

tion d'Utilité Publique de la section française, le projet reprend de l'élan. Le léger écart entre la subvention sollicitée au taux maximum et le montant accordé est courant. SNCF Réseau a désormais largement les moyens de commencer les études. Une autre demande

sera déposée plus tard pour obtenir le reliquat ».

Le programme d'études devrait donc être lancé début 2025 pour une durée de trois ans. « Il portera sur le tracé du scénario dit « Grand Garbit », le plus favorable au fret ferroviaire, choisi par une majorité des collectivités locales concernées », indique un communiqué de la Transal-

pine. Par ailleurs, Bruxelles a également attribué 700 M€ au maître d'ouvrage Telt pour la poursuite de la réalisation du tunnel transfrontalier dans les Alpes dont la mise en service est programmée en 2032.

Séverine RENARD

Allemagne. La Deutsche Bahn perd 1,2 milliard au premier semestre



La Deutsche Bahn a enregistré une perte nette de 1,2 milliard d'euros au cours du premier semestre, en forte hausse puisqu'elle s'élevait à 71 millions d'euros un an auparavant sur la même période.

La compagnie allemande l'explique par « un réseau vieillissant et sujet aux pannes », « des événements météorologiques extrêmes » et des grèves « qui nous ont

considérablement nui économiquement », a souligné Richard Lutz, le PDG du groupe.

La vétusté du réseau a engendré des retards, le taux de trains longue distance arrivés avec un retard d'au moins six minutes a atteint 37,3 % (36 % l'an dernier).

Un plan d'investissement de 30 milliards d'euros est prévu d'ici à 2027 en faveur du réseau ferré.

Espagne. Talgo préfère être racheté par le hongrois MagyarVagon

Le conseil d'administration du constructeur espagnol Talgo a fait part le 30 juillet de sa préférence pour un rachat par le hongrois Magyar Vagon (Ganz-Mavag) plutôt que par le tchèque Skoda. La firme hongroise avait indiqué le 7 mars dernier vouloir acquérir 100 % de l'entreprise espagnole valorisée à hauteur de 620 millions d'euros.

Selon le conseil d'administration, cette solution « garantit les ressources financières et industrielles qui permettront à Talgo de faire face à ses défis présents et à venir », alors que Skoda proposait une simple « intégration industrielle ».

Ce n'est pas l'avis du gouvernement espagnol, qui pointe notamment le fait que « l'exécutif de Victor Orban détient 45 % du capital de Magyar Vagon. » Le Premier ministre Pedro Sánchez a reporté de trois mois son indispensable avis quant à l'avenir du fabricant de trains articulés, un fleuron de l'économie ibérique. M. G.



Paris 2024. La nouvelle épreuve des Jeux paralympiques

L'anticipation des transporteurs et la mobilisation des agents ont permis de transporter dans de bonnes conditions les spectateurs et les athlètes lors des JO. Un quasi sans-faute pour tenir l'objectif d'offrir des acheminements à 100 % avec les transports publics, avant le nouveau défi des Jeux paralympiques qui se tiennent en pleine rentrée.

Première épreuve réussie. Pendant les JO, les transports publics ont rempli leurs missions, affichant de belles performances: les métros ont tenu un taux de ponctualité de 96 % en moyenne, tandis que les trains et les RER affichaient une régularité de 94,6 % avec des pointes à 98 %.

Ils ont permis à 4 millions de spectateurs chaque jour de se rendre aux compétitions, et 4500 trains supplémentaires ont été mis en service pour tenir la cadence.

Les opérateurs étaient de nouveau confrontés à un défi un peu différent lors de ces Jeux paralympiques qui démarrent le 28 août pendant deux semaines en pleine rentrée.

C'est à un subtil jeu de répartition des flux de voyageurs que vont tenter de se livrer la RATP, la SNCF et l'autorité régionale des transports Ile-de-France Mobilités (IDFM). Certes, les 300 000 spectateurs quotidiens attendus pour cette deuxième partie des olympiades (moitié moins que pour les JO de l'été) ne vont pas saturer le réseau de transports publics de la région, mais, cette fois ils viendront s'ajouter aux cinq millions de voyageurs qui, dès le 2 septembre, reprendront leurs trajets quotidiens sur les lignes de métro, de RER, bus et tramways. Contre quatre



La gare du Nord aux couleurs des JO.

millions pendant l'acte I de Paris 2024. Au cœur de l'été, les transports publics ont été au rendez-vous, l'acte II sera-t-il aussi enchanté ?

Ne pas suivre ses intuitions

« On doit réussir les Jeux paralympiques aussi bien que les JO », promet Valérie Péresse. Lundi 26 août, la présidente de la région et d'IDFM a détaillé devant la presse le nouveau plan de transports pour ce deuxième round de Paris 2024 qui se déroule sur 17 sites de compétition, dont 10 à Paris intra-muros. Avec un message aux Franciliens:

« Ne suivez pas les trajets intuitifs ! ». Par exemple, si vous aviez l'habitude d'emprunter la ligne 10 pour vous rendre dans le XVI^e arrondissement vers les stations Michel Ange, préférez le 9, la 10 étant dédiée à la desserte du stade Roland Garros, où se dérouleront les épreuves de tennis-fauteuil. Le principe, c'est d'éviter au maximum que les visiteurs ne se retrouvent sur les mêmes lignes de transport que les

Franciliens en route vers leur travail, les établissements scolaires, des rendez-vous, etc.

Idem pour la ligne de 13, ultra-sollicitée pendant le JO de l'été et qui desservira plusieurs sites paralympiques (tennis de table à l'Arena Paris Sud, para tir à l'arc aux Invalides, escrime fauteuil et taekwondo au Grand Palais). « Nous ne voulons pas qu'elle soit sollicitée pour les Jeux paralympiques, elle disparaît

Au cœur de l'été, les transports publics ont été au rendez-vous des JO, l'acte II sera-t-il aussi enchanté ?

donc du plan de transport des Jeux », poursuit l'élue. Même principe pour le RER A sur la ligne du stade nautique de Vaires-sur-Marne. Elle transporte plus d'un million de voyageurs par jour, les spectateurs des épreuves de para aviron et canoé sont invités à y aller par le RER E et la ligne P du Transilien. Cent vingt navettes électriques gratuites (au lieu de 400 pendant les JO de l'été) desservent les sites de compétition les plus excentrés.

L'appli Transport Public Paris 2024

Comment informer? C'est le rôle de l'application numérique Transport Public Paris 2024, insiste Valérie Péresse. « Téléchargée un million de fois pendant les JO, elle a permis d'endiguer les flux en donnant des conseils de trajets pertinents », se félicite la patronne de la région et des transports d'Ile-de-France. Voyageurs du quotidien et spectateurs des Jeux paralympiques seront tout de même amenés à se croiser dans les transports publics, les fréquences de passage

Le défi de l'accessibilité

L'autre défi, c'est l'accessibilité des transports. Sur les 1,9 million de billets vendus fin août pour les épreuves paralympiques, 20 000 acheteurs ont signalé être en situation de handicap (contre 40 000 pour les JO, 30 000 sont finalement venus). Des navettes – sur réservation – sont prévues pour les personnes en fauteuil roulant et leur accompagnant, 5 000 agents d'orientation ont été formés au handicap. Mais si un peu plus de la moitié du réseau des transports franciliens est équipée (290 gares), une seule ligne de métro, la 14, est 100% accessible aux voyageurs en fauteuil roulant. Seuls les tronçons récemment prolongés sur les lignes 4, 11 et 14 sont équipés d'ascenseurs et de quais à hauteur de rames. Les futures lignes du Grand Paris Express et le prolongement du RER E le seront aussi, mais les 13 lignes historiques du métro parisien restent des forteresses pour passagers valides. Les rendre 100 % accessibles coûterait entre 15 et 20 milliards d'euros, un chantier de 20 ans au minimum, estime Valérie Péresse en se fondant sur une étude menée pour la ligne 6, aérienne. « Avec l'allongement de la durée de vie, le handicap va toucher tout le monde, je propose de lancer le chantier de la ligne 6, le coût est estimé entre 600 et 800 millions d'euros, je suis prête à boucler un plan de financement avec l'Etat et la Ville de Paris », s'empresse-t-elle. Ce qui nécessiterait de faire des arbitrages sur d'autres projets d'infrastructures, un avenant au contrat de plan Etat-Région, et un nouveau gouvernement en exercice.



vont donc être renforcées sur les lignes : 10 % de rames supplémentaires sur la ligne 13 du métro, + 20 % sur la 8, 30 % de trains en plus

sur le tronçon du RER C entre Paris et le château de Versailles ou se déroulent les épreuves de para équitation, et sur le RER D vers le Stade

de France (para athlétisme), + 15 % sur le RER B vers l'Arena Paris Nord (volley-ball assis).

Nathalie ARENSONAS.



Etats-Unis. Los Angeles promet à son tour des « Jeux sans voiture »

Les organisateurs des Jeux olympiques de Los Angeles annoncent vouloir à leur tour un événement « sans voiture » et affirment qu'ils encourageront les spectateurs à prendre les transports publics. La maire de la ville, Karen Bass, a précisé début août que le réseau de transport en commun sera développé. Plus de 3 000 bus devraient notamment être empruntés à d'autres régions des Etats-Unis. La maire a également annoncé que le télétravail serait encouragé dans la ville qui compte 2,8 millions d'habitants et plus de 18 millions dans toute la mégapole californienne régulièrement encombrée par d'importants embouteillages.